

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS  
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom : Monestier

Prénom : Jean

Organisme :

Coordonnées : 19, avenue Jean Jaurès,

**06 83 99 03 25**

**04 68 92 89 49**

Lieu : 66270 LE SOLER

Date : 25.06.06

---

Monsieur le Président,

J'ai lu en détail les deux documents « DOSSIER DU DÉBAT » et « POUR EN SAVOIR PLUS » sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien que vous m'avez envoyés par courrier du 4 mai 2006. J'expose ici mes observations personnelles de citoyen, que je vous confie afin que vous les intégriez à la réflexion, sachant que j'essaierai par ailleurs de me rendre à la réunion de Narbonne.

**REMARQUES EN RAPPORT AVEC L'ÉCOLOGIE ET LES RESSOURCES  
NATURELLES :**

**La définition du développement durable**

Je crains que la phrase « Le développement durable s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs » (page 38 du dossier) ne soit qu'une sorte d'incantation apaisante dont aucune application sérieuse n'apparaît dans le dossier, ni dans la mesure de l'existant, ni dans les projets soumis au débat. En effet, ou bien nous souhaitons laisser aux générations futures leur part des ressources naturelles non renouvelables, et notamment les énergies fossiles, car nous pensons qu'elles en auront besoin pour entretenir un mode de vie relativement semblable au nôtre, et nous devrions alors utiliser ces dernières le moins possible et le plus pertinemment possible, ou nous posons au départ que, les besoins des générations futures étant en l'occurrence indéfinissables et sans aucun rapport avec les nôtres, de même que leurs manières de les satisfaire, nous pouvons laisser cet objectif dans le vague, en nous satisfaisant d'avoir proclamé une solidarité qui ne correspond en fait à aucun partage réel d'un patrimoine que nous pourrions avoir en commun, par exemple la planète Terre. Je crains donc que nous leur léguions seulement les restes de notre débauche écologique actuelle, s'il y a des restes, puisque l'humanité consomme actuellement environ 1,2 fois le revenu annuel du capital « biosphère terrestre », sans compter des dettes non récusables, innovation remarquable dans l'histoire de l'Humanité, telles que la gestion coûteuse en temps, en énergie, en travail, et en argent,

de nos déchets nucléaires. L'expression « développement durable » ne serait alors qu'un amer oxymore servant seulement à créer de la bonne conscience.

### **La prise en compte de l'effet de serre.**

Il est vrai qu'on nous annonce (page 40 du dossier) que, dans le cadre du « **plan climat** », la France s'est engagée à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, ce qui correspond à une diminution de 75%. Mais on prévoit sans sourciller (page 44 du dossier) que la demande de transport aura sans doute augmenté de 50% sur les grands axes nationaux en 2025. Le rédacteur parle toutefois de ralentissement, semblant nous présenter comme un point positif le fait que l'augmentation de la demande diminue comparativement aux 20 dernières années. Ce sera pourtant mathématiquement insuffisant car il faudra, selon moi, qu'elle baisse dans l'absolu. En effet, une diminution de 50% de la pollution d'ici 2025, (en supposant qu'une deuxième diminution de 50% nous amène à une diminution globale de 75% d'ici 2050), n'est compatible avec une augmentation du produit de 50% dans la même période, que si l'efficacité globale du système est multipliée par 3. Or l'ensemble des mesures décrites dans le dossier ne me semble aucunement permettre d'approcher, même de loin, cet objectif de triplement de l'efficacité du système de transport. La plupart auront des effets à la marge, amélioration des fluidités des trafics, des rendements des systèmes, sans chercher franchement à bloquer la croissance du trafic routier. Le livre « Le plein s'il vous plaît ! » de Jean-Marc Jancovici et Alain Grandjean passe en revue toutes les améliorations d'efficacité énergétiques apportées aux différents produits qui se sont implantés dans notre Société au fil des années, sans qu'aucun effort d'économie des ressources ne soit tenté par ailleurs durant cette période en direction des comportements. Je ne rentrerai pas dans les détails. La conclusion est simple : invariablement la consommation globale augmente. Vieux problème soulevé par Stanley Jevons dans « la question du charbon » dès le 19<sup>ème</sup> siècle, et réétudié plus récemment par François Schneider sous le nom d' « effet rebond ». On pourrait peut-être s'approcher d'une réduction réelle en recherchant un report massif des transports sur le rail tout en restructurant l'activité économique lourde le long des voies de chemin de fer et peut-être en réduisant les vitesses des trains, mais ce n'est absolument pas ce qui nous est proposé. Le dossier du débat parle d'ajouter des voies aux autoroutes, pas aux lignes de chemin de fer. Au même moment, un article du Monde du 23 juin nous apprend, notamment par un graphique émis par l'Agence européenne de l'environnement, que « L'objectif de Kyoto s'éloigne ». Sans commentaire...

### **La nécessité d'un bilan énergétique.**

Sur ce point, je trouve d'ailleurs extrêmement regrettable que les documents diffusés ne contiennent **aucun bilan énergétique détaillé**, ni des différents systèmes du système de transport actuel, ni des projets soumis au débat, que ce soit au niveau de l'investissement en ressources ou du fonctionnement en énergie. On nous apprend toutefois (page 54 du dossier) qu'une l'allocation moyenne individuelle de carbone de 500 kg (imposée par quels dispositifs politiques ?) limiterait la hausse de la température moyenne de la planète à 2° à la fin du siècle, et que ces 500 kg de carbone permettent de produire 2 tonnes de béton, ou de rouler 10.000 km avec une voiture moyenne, ou de faire un aller-retour Paris <> New-York en avion. Mais où sont les tableaux comparatifs entre la consommation physique de carburant (en équivalent pétrole serait le mieux) par tonne/kilomètre d'un camion de 20 tonnes, de 40 tonnes, de 44 tonnes, ou d'un train de 1000 tonnes ?

Nous aurons quelques données en Euros, mais la volatilité du prix du carburant leur enlève beaucoup d'intérêt à long terme. A part la réduction de vitesse sur les autoroutes permettant d'en améliorer le débit, qui vise autant à limiter les investissements qu'à diminuer à la marge les dépenses énergétiques d'exploitation, je n'ai guère trouvé dans le dossier de proposition allant fermement dans la direction de la modération des circulations et des vitesses. J'ai lu pourtant dans la livraison de mai 2006 de la revue Silence qu'un train Corail consommerait 30 kWh par kilomètre/passager et un TGV 83 kWh, soit presque le triple. Même s'il s'agit d'autres unités de mesure, on croit comprendre que, même dans le mode ferroviaire, la vitesse coûte très cher en énergie.

### **Des objectifs non volontaristes.**

A long terme, si nous voulons conserver un mode de vie raisonnable quoique inspiré de celui que nous menons actuellement, et qui soit à peu près praticable par les générations suivantes, je crains que, sur la terre ferme, nous ne dussions donc nous satisfaire, pour la plupart des voyageurs, de nombreux vélos et d'un réseau ferroviaire plus étendu et parcouru par du matériel léger et lent, quelques dirigeables permettant à des personnes démocratiquement désignées de se déplacer un peu plus vite et un peu plus loin, et, pour le fret, d'un usage beaucoup plus systématique du rail, y compris de tramways marchandises en zone péri-urbaine. Dans les options proposées au débat public actuel, même si la voie d'eau, la voie maritime, et le ferroviaire regagnent quelques parts de marché, les objectifs écologiques du dossier demeurant flous et sans échéancier précis, les projets routiers restent en fait prédominants par rapport aux autres modes. Le sommet en est atteint par un schéma d'autoroute à 10 voies (page 77 du dossier). Je suis donc convaincu que rien de durable ne se construira dans ce contexte, qui semble ignorer la déplétion physique du pétrole, régulièrement et sérieusement renseignée sur des sites comme **oleocene.org** de l'ASPO. La liste des « facteurs d'évolution de la demande de transports » (page 44 du dossier) ne mentionne d'ailleurs que le prix du pétrole et n'envisage absolument pas la réduction quantitative physique de sa production, qui en est la première composante. De gros moyens en énergie et matières premières seront donc ainsi sacrifiés à des usages sans avenir et manqueront ensuite cruellement quand nous voudrions construire un système de transport réellement utilisable par plusieurs générations. Comme la Nature ne négociera rien et que nous faisons comme si ses fournitures restaient quasi inépuisables, nous allons vers une crise écologique très dure dépassant tout ce que nous pourrions imaginer.

### **Et les avions !!!**

Je ne peux clore cette première partie de mes observations sans mentionner le scandale des transports aériens, pratiquement éludés par un encart bleu à la page 20 du dossier du débat. Même si le projet évalue avec bienveillance mais condescendance les reports vers le TGV, même si les Régions n'ont pas d'autorité sur la fiscalité du transport aérien, ce qui leur permet de revendiquer une certaine irresponsabilité en la matière, comment oublier que les avions sont des pollueurs massifs de la haute atmosphère, et à ce titre, des responsables importants de l'effet de serre, alors que leur carburant n'est pas pris en compte dans les calculs des quotas internationaux.

Est-il sain, quand on nous annonce (page 54) qu'un aller-retour Paris <> New-York pèse autant dans ce domaine que 10.000 km dans une voiture moyenne, que les carburants aériens soient totalement détaxés, et que le dossier du débat ne voit dans les aéroports que zones de chalandises et

créations d'emploi. De ce fait, les Régions ont par ailleurs des projets de développer les aéroports régionaux, autre façon de dilapider des moyens limités tout en détériorant la biosphère, alors que la faillite des compagnies aériennes, déjà entamée aux USA, au Brésil, en Italie, au Danemark, rendra d'ici peu d'années ces investissements massivement surdimensionnés. Est-ce la façon la plus rationnelle de nous diriger vers une division par 4 des émissions de carbone en 2050 ? Est-il normal de prendre l'avion pour descendre d'Angleterre en Espagne alors que la liaison ferroviaire est désormais continue ? Est-ce parce que les trains de nuits sont condamnés par avance par les opérateurs que le projet n'en dit pas un mot ? Pour leur part, les trois Régions concernées ne pourraient-elles commencer à cantonner dans un premier temps le transport aérien aux déplacements intercontinentaux ?

## **REMARQUES EN RAPPORT AVEC L'ÉCONOMIE ET LES RESSOURCES FINANCIERES**

### **Le prix du pétrole et sa volatilité.**

Le prix du pétrole servant d'hypothèse de base à la réflexion est de 60 dollars le baril (page 44 du dossier). Ceci est dramatique pour au moins deux raisons : le prix du pétrole est plus proche de 70 dollars depuis déjà plusieurs mois, et on considère ce prix comme une donnée stable, alors qu'il est particulièrement volatil. Ainsi le rédacteur du texte « Pour en savoir plus... » nous entretient pages 25 et 26 de l'élasticité de la demande par rapport au prix, alors qu'il est notoire que cette demande est très rigide et que son élasticité est très faible. Il serait préférable de s'intéresser d'abord à la volatilité du prix par rapport à la défection de l'offre, qui commence à se mettre en place, l'enchaînement des faits étant plutôt : essoufflement de l'offre, inflation du prix, et enfin décroissance douloureuse et contrainte de la demande.

J'avais étudié la volatilité immédiate du prix du pétrole lors de la flambée de ce prix, advenue au printemps 2004 (texte disponible sur demande). Vers le 25 mai 2004, la demande était de 81 millions de barils par jour alors que l'offre n'était que de 80,5 millions de barils. Ce sont là des informations qu'on nous donne rarement, puisque, contrairement au credo libéral, elles établissent que le marché fonctionne mal, et elles étaient d'autant plus précieuses.

Il est alors probable qu'on nous les a communiquées parce qu'il fallait exercer une pression sur l'OPEP qui débattait à l'époque de la hausse éventuelle de sa production. A aucun moment les experts consultés par des médias « grand public » n'ont évoqué l'épuisement de la ressource. Cette flambée du prix était temporaire et tout allait rentrer dans l'ordre, « à moins qu'il n'y ait des troubles géopolitiques au Moyen Orient » a dit l'un d'eux sur France Info. Un bref calcul nous apprenait donc que, à cette date, la demande excédait l'offre de 0,5 millions de barils/jour, soit 1 :160<sup>ème</sup>, soit 0,625%, ce qui paraît infime, puisque c'est inférieur au pourcentage d'OGM qu'il est question de tolérer dans les aliments sans OGM.

Et pourtant, à ce moment là, le prix international était monté environ à 42 dollars le baril. Mais d'où était-il parti ? Très arbitrairement, je considérais que son prix normal était, sur cette période, de 35 dollars le baril, puisque 33 dollars était jugé « bon marché » par un expert, et que les graphiques des semaines voisines faisaient état de variations autour de cette valeur de 35 dollars. En attendant, je

me permettait de calculer qu'à 42 dollars, le prix du pétrole était monté de 20% au dessus de son prix « normal », celui qu'il aurait eu si l'offre avait répondu à toute la demande.

Je définissais alors la volatilité immédiate du prix du pétrole, c'est à dire sa tendance à s'élever rapidement quand il y a défection de l'offre devant la demande, en calculant le rapport des deux pourcentages décrivant ces mouvements, celui de l'augmentation du prix et celui de la défection de l'offre devant la demande en période de crise. Le rapport, pour la flambée du mois de mai 2004, est de 20% sur 0,625% , ce qui représente un coefficient de 32.

Ce chiffre paraît un peu abstrait, d'autant qu'il est calculé sur des données approximatives, mais il décrit pourtant la poussée fulgurante et instantanée que peut subir le prix du pétrole avant que divers mécanismes régulateurs et les modifications à long terme des comportements n'aient provoqué une certaine détente, ce qui peut prendre de nombreuses années quand on voit l'inertie avec laquelle se met en place une politique d'économie du carburant contre l'effet de serre. Pour prendre un exemple plus musclé, si par malheur la défection de l'offre par rapport à la demande s'élevait brutalement à 10%, ce qui n'est pas totalement irréaliste, vus les aléas bien connus du transport maritime, les destructions techniques durables opérées par Katrina, et la facilité avec laquelle les oléoducs sautent dans certaines régions du monde, on pourrait avoir, toutes choses égales par ailleurs, une hausse du pétrole de 320%, soit plus qu'un quadruplement du prix. Cette estimation est sommaire par sa linéarité, mais assez efficace.

En effet, quand il a été question que l'Iran interrompe sa production, un expert anglais cité par l'AFP prévoyait une hausse possible à 90 dollars le baril. Or, en me basant sur la base de données mondiale de l'industrie pétrolière communiquée par l'ASPO dans sa newsletter de novembre 2005, je trouvais, en partant de cette élasticité du prix de 32, une hausse proche de 50%. Le prix étant alors de 60 dollars, cela donnait donc également une prévision à 90 dollars.

### **Nécessité de modéliser à partir d'un prix du pétrole plus élevé.**

Je pense que tous les calculs du projet devraient donc être refaits, avec au moins deux hypothèses supplémentaires du prix du pétrole : son doublement et son quadruplement. Compte tenu des délais de construction des infrastructures, il est d'ailleurs raisonnable de considérer que le prix actuel est de 75 dollars, et non 70, et il convient d'examiner ce qui se passerait à 150 dollars le baril, puis à 300 dollars le baril. Je rappelle que, compte tenu de ce qui a été observé en 2004, ce prix de 300 dollars ne correspond pas à une catastrophe majeure, mais à une défection modérée de 10% de l'offre par rapport à la demande.

Compte tenu de la fragilité du système (voir les conséquences de Katrina), de la tendance irrésistible de nombreux pays exportateurs à devenir importateurs, ce qui sera le cas de l'Angleterre en 2006, et enfin de la croissance à deux chiffres de la demande exprimée par la Chine et l'Inde, je trouverais donc assez raisonnable de chiffrer, au moins de chiffrer, l'évolution du système de transport avec l'hypothèse d'un pétrole à 300 dollars en 2020. Celle d'un pétrole redescendant à 60 dollars et y restant de façon intangible est de toute façon totalement irréaliste.

## **Alignement des prix des substituts énergétiques.**

Par ailleurs, le rédacteur pose (page 56 du dossier) que « le prix de base du pétrole s'alignerait tendanciellement sur **le prix des substituts les moins coûteux** ». Cela me paraît prendre ses désirs pour des réalités en voulant argumenter que la montée en puissance des énergies renouvelables empêcherait miraculeusement le prix du pétrole de flamber. Comme la quantité de pétrole disponible va irrémédiablement baisser peu à peu, cette hypothèse serait envisageable si la demande baissait également, mais il n'en est rien, au contraire. Quand, du fait de l'augmentation du gaz, mon marchand de bois me dit qu'il vend en 2005 deux fois plus de bois qu'en 2004, je n'en déduis pas que le prix du gaz va baisser, ni d'ailleurs celui du bois. Les investisseurs dans les énergies renouvelables ne sont pas plus des philanthropes que les pétroliers, qui forment d'ailleurs une partie de leurs rangs. Par ailleurs, les énergies renouvelables elles mêmes ne peuvent être exploitées à l'infini. Même l'énergie solaire reçue par la Terre par unité de temps, pourtant très importante, a été évaluée et plafonnée.

## **Et l'empreinte écologique !**

Ces limites servent d'ailleurs de base de calcul à l'empreinte écologique, c'est à dire à la proportion du revenu du capital biosphère que consomme une collectivité. Il est regrettable que cette notion soit totalement absente du dossier, d'autant qu'elle pourrait devenir un critère puissant de l'acceptabilité d'un projet dans une contrainte réelle de développement durable. Par ailleurs, comme je le disais, cette valeur serait à 1,2 pour l'ensemble de l'Humanité, mais s'élève déjà environ à 3 pour la France. C'est ainsi que l'on peut prétendre que si tous les hommes vivaient comme les Français, il faudrait trois planètes, ce qui n'est pas du tout durable.

## **La facturation de l'énergie.**

Je pense donc que c'est plutôt l'augmentation prodigieuse du prix du pétrole qui va tirer à la hausse les prix des substituts, plutôt que l'inverse. L'énergie va donc devenir globalement chère, et c'est alors que l'on sera obligé de l'économiser pour de vrai. Dans « Le plein s'il vous plaît ! », les auteurs proposent d'anticiper cette hausse par une taxation progressive qui dégagerait des moyens financiers permettant d'aider les agents économiques à s'adapter. En effet, attendre la hausse du prix international réel paraît plus facile, mais l'argent ayant servi à payer cette hausse sera alors chez le fournisseur de pétrole et non dans l'économie de l'Etat importateur.

Aucune allusion à une telle fiscalité dynamique et préventive dans le dossier, mais toutes sortes de considérations sur la mise en concurrence et l'ouverture aux marchés conformément aux directives européennes. Ne s'agit-il pas là d'obsessions légèrement obsolètes devant la gravité des problèmes auxquels nous allons avoir à faire face ? De même, la « fiscalité des carburants » décrite page 24 de « Pour en savoir plus... » semble dégressive pour les gros consommateurs, ce qui ne freine donc pas le moins du monde la consommation de pétrole. Enfin, les « mesures en faveur du pavillon routier français » décrites page 35 du même document sont en grande partie défensives et articulées autour des dégrèvements de taxes et d'un « carburant professionnel » probablement plus harmonisé vers un prix bas que vers un prix haut au niveau européen. Dans tous les cas, on va certainement gagner quelques années, ou quelques mois, sans s'attaquer au fond du problème : la

perspective de la fin du transport massif par camion en longue distance. Quant à l'autorisation d'isoler le prix du carburant et ses hausses dans la facturation du service (mesure N° 1 page 35), ce que fait mon serrurier en demandant à ses clients d'acheter les fournitures métalliques, c'est une mesure d'attente qui n'évitera pas les bouleversements du système. Un ami salarié dans une entreprise de 800 camions a pu me dire que le poste carburant représentait actuellement 30% des charges. Que sa valeur absolue quadruple, et c'est un doublement de la facture au client qui est à envisager. Peut-on croire que cela ne va rien changer ?

Par ailleurs, quand je lis dans la presse que l'AIE (Agence Internationale de l'Energie) suggère aux pays consommateurs de pétrole diverses mesures dont la gratuité des transports publics, je cherche en vain dans le dossier des projets fermes de réformes de tarification amorçant la moindre évolution en ce sens (à l'exemple de ce qui se négocie en Ile-de-France pour les chômeurs).

### **Usures des infrastructures par les poids lourds.**

Quant aux transports de marchandises, je suis très étonné de lire page 25 du document « Pour en savoir plus ... » que les poids lourds couvrent les coûts marginaux de leurs déplacements. En effet, dans les années 70, plusieurs articles avaient signalé qu'un poids lourd usait la chaussée comme plusieurs milliers de voitures. Les évaluations allaient de 20.000 à 200.000. Une revue avait rappelé que cette action variait comme le cube de la masse roulante. En ce cas, vis à vis d'une voiture d'une tonne, un camion de 40 tonnes use la chaussée 40 x 40 x 40 , doit 64.000 fois plus. Même si la véritable valeur est plusieurs fois inférieure, les péages et taxes frappant les poids lourds ne sont pas dans cette proportion avec ceux qui pèsent sur les automobile, mais bien au dessous. Jusqu'à démonstration plus argumentée, je ne crois donc absolument pas qu'en 2000, comme l'affirme « Pour en savoir plus... », les poids lourds couvrent globalement leur CSM et leurs coûts complets sur les autoroutes à péages, qui sont selon moi, plutôt offertes quasi gratuitement par les automobilistes aux entreprises de camionnage. Je rappelle que c'est d'ailleurs à l'époque où le réseau autoroutier montait en puissance qu'on nous a annoncé avec une satisfaction atterrante que la route avait dépassé le chemin de fer pour les transports de marchandises. Le fait que les voyageurs en mode routier offrent l'infrastructure aux marchandises pourrait être une explication discrète de ce phénomène.

### **REMARQUES EN RAPPORT AVEC LA COLLECTIVITÉ HUMAINE ET LES DONNEES SOCIALES**

Je remarque que les considérations proprement sociales occupent très peu de place dans les deux documents conçus avec l'assistance de MENSOCOM/MENSIA conseil, qui totalisent environ 152 pages. Il est vrai que le dossier du transport est en soi un problème technique, mais c'est bien pour y réintroduire une dose d'humanité que le présent débat est organisé. Si l'on met à part les nombreuses informations sur la mobilité, touristique, familiale ou laborieuse, ses causes, et les tendances qui pourraient amener sa demande à décroître ou au moins à se stabiliser, (pages 58 et 59) le dossier contient page 57 quelques lignes sur l'hypothèse d'une croissance plus faible dans lesquelles la pauvreté est évoquée sans que le mot soit écrit. Manifestement, le voyageur est d'abord un client plus qu'un être humain. Le livret « Pour en savoir plus... » décrit la socio-économie des transports en ses pages 22 et 23, mais c'est plus pour évoquer le maintien de la compétitivité par

l'adaptation de la fiscalité que pour s'attarder sur les conditions de travail. Quant au travailleur, on l'envisage apparemment d'abord comme un soldat dans la guerre économique.

### **Le travailleur des transports.**

Quant on lit (page 22 de « pour en savoir plus... ») « L'Etat doit être attentif à la compétitivité du pavillon routier français (la productivité kilométrique à l'international du pavillon français compte parmi les plus faibles d'Europe), et au dynamisme économique d'un secteur qui emploie 350 000 personnes », ou, un peu plus haut sur la même page au sujet du ferroviaire, « La productivité du secteur est en revanche l'objet de débats et l'aspect social est accusé de freiner la performance économique », on croirait lire un texte dicté par l'OMC.

Il me paraît important de revenir aux fondamentaux : la productivité énergétique, mais aussi le respect de l'être humain. Dans les débuts du chemin de fer, et assez tardivement pour les trains de marchandises, puisque j'en ai encore vu dans mon enfance après la guerre, peut-être en Espagne, avant qu'on installe le frein à air comprimé qui agit simultanément sur tous les véhicules du train depuis la locomotive, un certain nombre de wagons, dans une proportion minimale imposée par les règlements, étaient équipés d'une guérite dans laquelle un homme était chargé de serrer ou desserrer à la main les freins du wagon en suivant des consignes données par le sifflet de la locomotive. J'imagine que cette catégorie d'employés avait, comme les autres, ses règles, ses conflits, sa culture, autour d'un métier qui devait être dur, avec le bruit, la solitude, et l'exposition à la chaleur et au froid. A notre époque de productivité forcée et de nouvelles technologies, de tels dispositifs feraient rire aux éclats, et le mécanicien d'un train de marchandise, qui avait encore un assistant il y a trente ans, conduit seul le déplacement du fret par centaines de tonnes. Mais on voit bien que son statut, fruit de décennies de conflits et de débats, avec son temps de travail plus court, sa sécurité physique et juridique, (facteur de la très grande sécurité du chemin de fer pour les personnes), son salaire plus élevé, sa technicité largement entretenue par la formation, fait problème.

Par contre, des milliers de camions roulent à la queue leu leu sur les autoroutes, avec un homme au volant de chacun (accompagné parfois d'un assistant pour les longs trajets), dont le salaire n'est honorable qu'avec des horaires énormes évidemment facteurs d'insécurité, et ça ne fait rire personne. On a reconstitué le travail de serre freins sur la route et personne n'y voit de régression. Même si la cabine est climatisée et la direction assistée, la solitude est d'autant plus grande que le véhicule doit être accompagné de bout en bout et pour cause, ce qui peut être évité dans le mode ferroviaire. C'est en Catalogne que les bordels les plus célèbres sont d'ailleurs implantés, près des aires d'autoroute, au « service » des chauffeurs qui roulent entre Barcelone et Hambourg, alors que les dépôts de locomotives n'ont jamais été des foyers de prostitution réputés. Mais la rencontre de cette misère financière et de cette misère sexuelle et affective qui est le fruit de cette organisation sociale ne semble pas poser problème. Le dossier insiste au contraire pour dire que ce secteur emploie 350.000 personnes, argument massue classique pour étudier toutes sortes d'arrangements fiscaux qui faciliteront encore la gabegie énergétique. Dans une société où le chômeur est un homme responsable de son destin, qui peut se retrouver en quelques mois ou quelques années à la rue, à la différence, évoquée par Jean Gadrey dans sa « Socio-économie des services », des pays nordiques, où la solidarité de la collectivité joue à plein, ce qui recrée évidemment des souplesses dans le changement de métier, maintenir l'emploi quel qu'il soit est une



sorte de règle non écrite pour nos élus, qui partent évidemment battus d'avance dans le chantage à la fiscalité exercé par des employeurs dont la collectivité n'est plus actionnaire.

Cette inertie est évidemment compréhensible mais aussi détestable. Elle ne pourra pas être combattue par plus de libéralisme mais par plus de solidarité. Si la réforme des transports qui sera exigée par la détérioration de la biosphère terrestre implique la disparition d'emplois de chauffeurs de camion, ce que n'envisagent absolument pas les documents préparant le débat, ce ne sera pas un problème, mais seulement si on a su refaire du statut du chômeur un statut transitoire totalement inséré dans la Société et assumé par elle, et non la situation de non droit vers laquelle on se dirige à force de radiations et de diminutions des prises en charge. Vous allez peut-être me dire que je sors du débat, mais je crois au contraire que ce qu'on tente d'appeler le développement durable n'existera jamais sans un volet social fort permettant de faire efficacement les choix qui seront imposés par les problèmes de simple cohésion et de survie de la Société.

### **L'usager des transports.**

Ses choix sont surtout envisagés dans le cadre des transports de voyageurs. Dans les textes sur la route, il n'est guère question d'essayer de freiner la demande d'infrastructures, notamment autoroutières. Quant au vélo, qui pourrait pourtant devenir d'ici 20 ans le moyen de transport touristique par excellence, et un vecteur de déplacement pendulaire dans les trajets terminaux, il reste remarquablement discret. Le mode ferroviaire, pour son compte, semble se limiter essentiellement aux **TGV** et aux **TER**. Le livret « Pour en savoir plus... » évoque les **trains auto-couchettes** page 33, mais précise que le coût en reste actuellement supérieur à celui du trajet par la route. Là aussi, on attendra vraisemblablement que la montée du prix du pétrole agisse sur le marché, mais il n'est guère question de précéder le mouvement.

Si le TGV est économiquement un succès, c'est aussi parce que tout le marketing de la SNCF s'est mis à son service, jusqu'à proposer, très récemment, dans l'ID TGV, de recréer entre les voyageurs des rencontres informatiquement organisées, après avoir supprimé massivement de nombreuses relations spontanées par l'instauration non négociée du couloir central et de sièges en vis à dos sur les grandes lignes. Plusieurs expériences personnelles me confirment par ailleurs que tout est fait, à tous les niveaux d'information, pour amener le voyageur à « choisir » le TGV, à toujours « choisir » la vitesse, même si c'est nettement plus cher et si ça l'amène à parcourir quelques centaines de kilomètres supplémentaires.

De même, entre les TER interrégionaux et les TGV qui roulent sur les lignes classiques, la concurrence est clairement faussée par le jeu des tarifs, des horaires, et des correspondances, et j'ai déjà soulevé par lettre la question de l'utilisation des subventions régionales sur la liaison Toulouse<>Bordeaux auprès de la Région Midi-Pyrénées. Quand on lit, page 69 du dossier du débat, «Entre Perpignan et Montpellier, où il n'est pas prévu de créer une ligne nouvelle avant 2020, la situation des TER pourrait même être limitée par la montée en puissance des TGV voyageurs et les convois de fret d'origine espagnole (...) entre Barcelone et Perpignan », on comprend bien que le petit voyageur local n'a pas les mêmes droits que le « grand voyageur », et l'on sait déjà qui aura la priorité.

J'ai noté aussi plus haut la disparition totale des **trains de nuit** dans les textes introduisant le débat. Ils permettent pourtant de parcourir de longues distances à une vitesse moyenne économe en énergie et compatible avec le voisinage des trains de marchandises, et, si leur confort était amélioré,

pourraient assurer des services durables, surtout sous un climat plus chaud. Mais, au contraire, sur la relation Paris <math>\leftrightarrow</math> Perpignan, on vient, dans la plus grande discrétion, et sans aucun débat, de supprimer les Wagons-lits, moyen professionnel de déplacement le plus pertinent entre le Roussillon et la Capitale, permettant, avec la meilleure performance énergétique, et sans perdre de longues heures de jour dans les déplacements, d'alterner des journées de travail pleines à Paris et en Région, ce qui restera hors de portée du TGV, sauf à pratiquer des horaires épuisants tout en écourtant la durée des réunions. Bien entendu, ce service n'était plus offert à la réservation depuis des mois, le marketing ferroviaire consistant au moins autant à priver le voyageur d'informations qu'à lui en fournir. Puisque le taux de marge est l'argument suprême, gageons que les trains de nuit eux mêmes ne tarderont pas à être bientôt supprimés eux aussi.

En matière ferroviaire, plus généralement, la régionalisation nous prive d'une vision à la fois globale et détaillée, puisque la SNCF entre dans une vision globale mais désormais non détaillée, et que certaines Régions semblent parfois entreprendre des projets détaillés sans aucune vision du monde extérieur. Le résultat : des relations interrégionales souvent hypothétiques et des correspondances épouvantables, à laquelle l'informatisation n'a apporté aucune amélioration, des changements de trains qui interrompent des relations autrefois directes quand on veut dépasser la capitale régionale, des services au rabais dans les trajets transversaux,

ou, en Languedoc-Roussillon, de curieux horaires de trains s'arrêtant par exemple à Carcassonne, nouvelle ville frontière, ou n'affichant, que des binômes [départ > arrivée], peut-être pour singer l'avion, donnant au voyageur deux fois moins d'information sur deux fois plus de papier, tout en le privant de tout moyen simple de savoir comment aller d'une gare de passage à une autre gare de passage. Tout déplacement par train d'une ville moyenne d'une Région à une autre ville moyenne d'une autre Région devient une infâme et de plus en plus coûteuse galère. De façon systématique, le déplorable marketing ferroviaire qui accompagne la régionalisation découpe le déplacement du voyageur par tranches de taux de rentabilité, alors que ce voyageur ne veut pas être découpé et s'entête à faire un déplacement unique, incluant par ailleurs les trajets terminaux, qui sont souvent totalement éludés par les sociétés de transport, ce qui n'est pas pour simplifier les problèmes. Ainsi par exemple, pour les déplacements pendulaires, la possibilité d'embarquer ou de garer en sécurité un vélo à un point d'arrêt en ligne multiplie pourtant environ par 25 la surface de chalandise de ce dernier, puisque le citoyen courant accepte en moyenne de faire 5 kilomètres en vélo pour un trajet quotidien, au lieu de seulement un environ quand il est à pied. Mais le véhicule motorisé reste encore largement prioritaire dans la réflexion sur les trajets terminaux, que ce soit en ville ou en dehors, et contrairement à ce qui se voit en Allemagne, l'embarquement des vélos dans les trains, les tramways, ou les autobus, en France, est presque toujours soumis à restriction, quand ce n'est pas à l'interdiction pure et simple.

### **L'usager des transports en situation précaire.**

Comme pour le travailleur du secteur des transports, les difficultés économiques et sociales de l'usager des transports ont peu motivé la réflexion des rédacteurs des textes. Je tiens toutefois à revenir sur le contenu du paragraphe « L'hypothèse d'une croissance plus faible », situé à la fin de la page 57 du dossier, sachant que, à part ces 6 lignes de textes, l'ensemble de la réflexion est construit sur une croissance entre 1 et 2% par an d'ici 2050, ce qui me paraît difficile sur le plan écologique, compte tenu du caractère définitivement limité de la biosphère.

« Dans l'hypothèse d'un basculement de l'économie mondiale vers l'Asie, un « des scénarios pourrait être l'appauvrissement de l'Europe : une croissance à 1% « pourrait provoquer une réelle décroissance des flux, notamment accentuée par la « baisse des bas revenus qui seraient susceptibles de devenir des « exclus de la « mobilité » : il deviendrait alors impératif d'assurer la capacité de déplacement de ces « populations et de conserver une offre de mobilité à leurs service. » (fin de la citation)

Ainsi donc, alors qu'une croissance faible reste une croissance, il est curieux que l'on postule qu'elle aurait pour effet une **baisse** des « bas revenus ». S'il y a une baisse de ces « bas revenus », et s'il y a malgré tout une augmentation du total de la valeur ajoutée, fut-elle faible, c'est que d'autres revenus ont par ailleurs malgré tout augmenté. Sans doute les hauts revenus et ceux des entreprises, voire des filiales des multinationales. On postule donc ici clairement l'existence d'une fracture sociale et d'une société à deux vitesses. Je pense que si l'on n'entreprend pas une réflexion sur la restauration d'une solidarité puissante et sur la réduction de l'éventail des revenus, cette situation pourrait devenir explosive.

Car le quota de 500 kilos de carbone cité plus haut, qui n'est pas intégralement à la disposition du consommateur puisqu'il inclut, je présume, toutes les utilisations imposées par la production des biens et des services (à l'exemple du béton), pourrait effectivement rester soumis aux lois du marché, et être plus accessible à celui dont les revenus auraient augmenté qu'à celui dont ils auraient baissé, quitte à ce que le premier lui rachète éventuellement une fraction de ses droits. Cela sera d'autant plus probable qu'on voit toujours s'agrandir l'écart entre le haut et le bas.

Cette situation n'est pourtant pas une fatalité, même si certains aimeraient faire croire qu'elle l'est, et si elle semble l'être dans les pays anglo-saxons, notamment aux USA, où, comme le rappelle Jean Gadrey dans l'ouvrage déjà cité, le rapport interdécile, (entre les 10 % les plus riches et les 10% les plus pauvres) atteint, selon le PNUD, la valeur record de **16,6**. Dans les pays nordiques, ce rapport reste entre 5 et 6, par exemple **5,4** en Suède. Mais, alors que,

au USA, où, par ailleurs, l'émission de CO<sub>2</sub> en tonnes/habitant est de **19,9** en 1998, les recettes publiques ne représentent que **30,7%** du PIB 2001 (source OCDE),

en Suède, où l'émission de CO<sub>2</sub> en tonnes/habitant est par ailleurs de **5,5** en 1998, les recettes publiques s'élèvent à **57%** du PIB en 2001 (source OCDE).

Il me semble évident qu'il faudrait donc se diriger vers le modèle nordique, et non vers le modèle anglo-saxon, ce qui permettra, tout en resserrant l'éventail des revenus et des salaires, qui atteint actuellement des niveaux inacceptables, de dégager les moyens financiers permettant sans problème à toute la population, sans exception et quels que soient les aléas économiques, pour rester dans le thème de notre débat, de « conserver des possibilités de mobilité » homogènes et comparables, dans un modèle qui reste durable.

Ce maintien de possibilités ouvertes et équitables passe par ce qu'on appelait dans les temps anciens un **service public**. Je suppose que les rédacteurs du paragraphe sur « une croissance plus faible » ont rayé ce mot de leur vocabulaire, puisqu'il n'apparaît, je crois, jamais dans les textes, mais je pense qu'ils seront obligés de le réapprendre, car je reste persuadé qu'aucun système de transport durable ne sera socialement supportable, au milieu des bouleversements et des relatives pénuries qui nous attendent, dans un climat de croissance faible ou nulle, sans un vrai partage des

ressources, et sans des services publics forts, capables de maintenir un fonctionnement continu et exhaustif de la Société, et d'opérer les péréquations tarifaires indispensables, entre les riches et les pauvres, les actifs et les retraités, les urbains et les ruraux, etc.

= = =

En vous remerciant de m'avoir lu, et dans l'attente des 4 parutions du journal du débat public, que j'avais également demandé à recevoir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes Sincères Salutations Citoyennes.

Jean Monestier

Diplômé en économie auprès de l'Université de Toulouse

Artiste – Auteur – Indépendant

Objecteur de croissance.